



**Conseil économique
et Social**

Distr.
GENERAL

TRANS/WP.15/2004/12
10 novembre 2003

Original: FRANÇAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses

Soixante-quinzième session
Genève, 19-23 janvier 2004
point 7 de l'ordre du jour

SÉCURITÉ DANS LES TUNNELS ROUTIERS

Commentaires et propositions concernant le rapport de la réunion ad-hoc du groupe d'experts sur les réglementations relatives aux groupes de cargaisons de marchandises dangereuses pour les tunnels routiers, Feldkirch du 12 – 14 mai 2003

Transmis par le Gouvernement de la Suisse

Résumé

Résumé analytique:	La Suisse présente des commentaires sur les propositions du groupe de Feldkirch dans le document informel INF.15 présenté à la soixante-quatorzième session et des propositions nouvelles ayant pour but de faciliter l'application des nouvelles prescriptions relatives aux tunnels.
Décisions à prendre:	Placer les nouvelles dispositions dans un nouveau chapitre 8.6. Adopter un nouveau tableau adapté aux risques encourus dans les tunnels. Adopter des dispositions de conséquence relatives à la documentation, le marquage des véhicules, la formation des conducteurs.
Documents connexes:	TRANS/AC.7/9. -/Add.1/, et -/Corr.1, TRANS/WP.15.15/2002/21, INF 15, INF 18, INF 24 de la réunion de mai 2003, INF.48 de la Réunion commune du RID/ADR/ADN d'octobre 2003.

1. Introduction

La Suisse soutient des solutions qui tiennent compte des besoins techniques et de la sécurité de la manière la plus efficace. Pour cette raison, la Suisse soutient la solution actuellement en vigueur dans l'ADR où les règlements concernant les tunnels sont de la compétence de chaque Etat. Il faut maintenir cette compétence.

Les restrictions de passage des tunnels doivent être prises par les autorités compétentes sur la base d'analyses des caractéristiques spécifiques de chaque tunnel et de la densité du trafic. Une solution générale et abstraite, qui tienne compte des paramètres les plus divers ne peut pas prendre en considération de manière suffisante les caractéristiques spécifiques de chaque tunnel. Ceci conduirait pour certains tunnels à des dispositions trop sévères et injustifiées, pour d'autres au contraire à des règles trop tolérantes. Afin d'éviter ceci, nous devrions choisir un système qui établisse les exigences minimales et qui laisse clairement à chaque Etat la compétence d'aller plus loin dans chaque cas. Ceci est en principe également le but recherché par les propositions du rapport /OCDE/AIPCR. Malheureusement, les experts ne sont pas allés jusqu'au bout des principes qu'ils préconisent comme nous allons le démontrer.

La possibilité de déterminer la possibilité, les circonstances et les modalités des passages dans les tunnels doivent rester de la compétence de chaque Etat. Ceci en particulier afin de permettre à chaque Etat une gestion du trafic, la possibilité de dévier les véhicules de marchandises dangereuses là où les tunnels sont complètement interdits.

Il n'est pas dans les attributions du groupe de travail de dépasser ces limites.

Le texte au 1.9.4 de l'annexe 2 au rapport doit prendre en compte ces faits. La Suisse recommande de placer ces prescriptions dans un nouveau chapitre 8.6. Ceci permettra à la fois de donner un signal suffisamment fort aux autorités concernées, une information utile pour les utilisateurs et d'éviter de restreindre les compétences laissées aux Etats de réglementer en fonction de la situation spécifique en fonction et des conditions locales.

De plus, la solution proposée par l'Autriche ainsi que les résultats du groupe de travail ne résolvent pas le problème de sécurité fondamental concernant les quantités maximales autorisées à travers les tunnels.

La Suisse a tenté de rendre attentif le Groupe de travail à Feldkirch à travers un document qui résume les problèmes. Certains amendements de conséquence qui sont nécessaires afin de faciliter le transport international et d'harmoniser l'information à travers l'Europe y étaient également présentés. Nous les présentons ci-après.

Commentaires sur le rapport du Groupe de travail de Feldkirch INF 15

Annexe 1 (Tableau)

Classe 1

Nous observons que les restrictions proposées pour la classe 1 ne correspondent pas avec les groupes de cargaison du modèle OCDE/AIPCR (modèle) et avec ceux du document du Gouvernement de l'Autriche (TRANS/WP.15/2002/21).

Pour quelle raison doit-on diverger du modèle seulement dans le cas de la classe 1?

Un examen détaillé des quantités permises conduit aux observations suivantes:

Le prétendues « restrictions » pour les groupes de cargaison B de la division 1.1 sont en fait la quantité maximale admissible autorisée par unité de transport selon le 7.5.5.2.1 ADR. Il ne s'agit absolument pas d'une restriction.

Si la solution issue du groupe de Feldkirch était maintenue, il serait, par exemple, permis de transporter des articles contenant à la fois une substance explosible et un liquide inflammable ou un gel inflammable ayant un risque d'explosion en masse (1.1J) ou un risque de projection (1.2) mais pas de risque d'explosion en masse dans des quantités ne dépassant pas 1000 kg dans des tunnels du groupe de cargaison B.

La même circonstance se retrouve avec le groupe de cargaison C et la division 1.3. La quantité de 5000 kg proposée est la quantité maximale autorisée par unité de transport selon le 7.5.5.2.1.

En lieu et place de ce qui figure dans les colonnes B et C pour les matières de la classe 1 mentionnées, nous pourrions en fait indiquer « PAS DE RESTRICTIONS ».

Nous ne pensons pas que ceci résulte d'une étude d'analyse de risques. Les quantités dans la classe 1 devraient être introduites, par les autorités compétentes concernées comme paramètres dans le modèle d'évaluation quantitative des risques EQR du rapport de l'OCDE/AIPCR afin de classer un tunnel donné. On ne peut pas les introduire à priori dans le tableau qui résulte de la procédure EQR. Ces quantités signifient un court-circuitage de la procédure EQR.

Quelle est la conséquence de l'introduction des quantités maximales autorisées par unité de transport ?

Comme pour la classe 1 il n'y a, de fait, pas de restriction de transport, les catégories de cargaison B et C n'existent plus. En effet cela signifie que dans ces tunnels, le même risque est acceptable qu'en dehors du tunnel. Une autorité qui n'introduit aucune restriction pour les Comment alors justifier les restrictions pour les autres matières dans les colonnes B et C ?

Proposition

Nous proposons d'éliminer les quantités apparaissant pour la classe 1.

Si pour des configurations locales données de telles quantités sont nécessaires, c'est aux autorités locales de définir la classification du tunnel après avoir appliqué le modèle EQR du rapport OCDE/AIPCR. C'est pour cette raison que nous pensons indispensable de laisser ouverte la possibilité de permettre certaines dérogations comme nous l'avons proposé ci-après dans la proposition 5.

Toutes les classes

Le tableau proposé nécessite quelques éclaircissements.

Dans l'annexe à notre document INF 18 nous avons proposé un tableau révisé qui résume les résultats du groupe de travail mais dans lequel les références aux codes de classification ont été transposées en Nos ONU ou les étiquettes car ces deux éléments figurent dans le document de transport, ce qui n'est pas le cas des codes de classification. Le WP.15 devrait décider que faire avec cette information :

- Maintenir les code de classification seulement
- Les changer en nos ONU et étiquettes
- Avoir les deux informations ensemble

Référence à la sous-section 1.1.3.6

Les tunnels représentent une situation spéciale qui n'a pas été prise en considération lors de l'élaboration de la version actuelle du tableau 1.1.3.6.3 ADR. Par exemple, il est permis de transporter des quantités illimitées d'emballages vides non nettoyés contenant des marchandises dangereuses excepté ceux de la catégorie de transport 0. En d'autres termes, il est permis de transporter des quantités illimitées d'emballages vides non nettoyés par exemple de substances inflammables de la classe 3 et du groupe d'emballage I. Un autre exemple est la possibilité de transporter des substances de la classe 1 Groupe 1.4S en quantités illimitées à travers les tunnels. Il ne semble pas que ce soit la manière la plus sûre de procéder.

Nous pensons également qu'il n'est pas acceptable pour la sécurité de permettre le passage de substances du No ONU 3256 LIQUIDE TRANSPORTÉ À CHAUD, INFLAMMABLE, N.O.S, dans des quantités de 1000 l, même si ce produit est du groupe d'emballage III.

Nous ne pensons pas que les quantités permises de gaz inflammables (333 l de gaz liquéfié par exemple) représente un niveau quelconque de sécurité, ceci tant pour les tunnels que pour d'autres tronçons de route.

On peut multiplier les exemples. A ce sujet, le Gouvernement de la Suisse se réfère aux propositions du Royaume-Uni dans le document INF.48 */ de la Réunion commune d'octobre 2003 concernant les risques représentés par certaines matières. Ce document démontre la nécessité de revoir le tableau 1.1.3.6 non seulement pour les questions de sécurité dans les tunnels mais surtout pour les transports en général.

*/ Disponibles sur le site web de la Division des Transports de la CEE-ONU (<http://www.unece.org/trans/main/dgdb/ac.1/inf101303.html>).

D'un autre côté, nous ne voyons pas la nécessité d'interdire complètement le passage des substances appartenant à la catégorie de transport 0. La même remarque s'applique pour les autres catégories de transport. Ces substances peuvent traverser les tunnels sous certaines conditions qui doivent être fixées par les autorités compétentes de chaque pays et dans de quantités qui dépendent des possibilités du choix d'autres voies de passage. Ceci est atteint par l'acceptation de la proposition 5 ci-après.

Le but du tableau au 1.1.3.6 n'a jamais été de résoudre les questions de sécurité dans les tunnels. Ce tableau a été introduit afin d'exempter le transporteur, des obligations de disposer d'un certificat ADR, de l'équipement du véhicule prescrit par l'ADR et de la signalisation orange du véhicule. En outre, la dernière grande révision du tableau du marginal 10 011 en 1999 fut faite exclusivement dans le but de faciliter l'emploi du tableau pour les utilisateurs. En agissant de la sorte, le WP.15 a accepté de renoncer à un certain niveau de sécurité qui existait encore dans le tableau 10 011 avant 1999 lorsque le travail de l'OCDE/AIPCR avait commencé. Cependant, le Rapport OCDE/AIPCR se réfère encore à l'ancien marginal 10 011. Depuis, le WP.15 a changé le marginal 10 011 de telle manière que les mêmes suppositions qu'à l'origine ne peuvent plus s'appliquer aujourd'hui.

Nous ne pouvons plus dire que le tableau existant au 1.1.3.6.3 ADR est fait sur la même base que celui que le modèle OCDE/AIPCR avait pris. Ce nouveau tableau de l'ADR 1999 ne peut pas être une base pour la sécurité dans les tunnels.

Le document informel INF.48 du Royaume-Uni présenté à la Réunion commune d'octobre 2003 concernant les risques représentés par certaines matières démontrent la nécessité de revoir le tableau 1.1.3.6 non seulement pour les questions de sécurité dans les tunnels mais également pour les transports en général.

Annexe 2 du Rapport

Section 1.9.4

Comme mentionné précédemment, la Suisse est d'avis que les nouvelles dispositions ne peuvent avoir un caractère contraignant. Pour ce motif il faut remplacer le mot "shall" par "should" dans la phrase.

Sous-section 1.9.4.2

Il ne convient pas de se référer au tableau de la sous-section 1.1.3.6. Il nous faut définir un tableau approprié qui est en concordance avec les principes du modèle OCDE/AIPCR et qui remplisse les besoins en sécurité des tunnels. Jusqu'à ce que ceci soit atteint, la référence au 1.1.3.6 doit rester entre crochets.

Deuxième phrase

La deuxième phrase tente de résoudre la question des chargements mixtes lors de l'utilisation dans le tableau des groupes de cargaison de l'annexe 1 du rapport. Elle n'y réussit que partiellement. En effet, pour les tunnels correspondant au groupe de cargaison D, par exemple, on ne voit pas comment peuvent être chargés ensemble les récipients de gaz toxiques et

inflammables avec les citernes contenant des liquides inflammables des groupes d'emballages I et II et des pesticides du groupe d'emballage du groupe d'emballage I? Le 1.1.3.6 n'est applicable qu'aux transports en colis. Comment évaluer le groupe de mots « ..., the most restrictive grouping shall apply to the whole load after application of the provisions of 1.1.3.6.4 and 1.1.3.6.5" dans un pareil cas? Comment comparer les risques des recipients à gaz transportés sans dépasser la limites du 1.1.3.6 de la classe 2 dans la colonne D et ceux des matières de la classe 3 dans la colonne D du tableau ?

Le texte proposé au 1.9.4.2 et le tableau de l'annexe 1 ne nous aident pas beaucoup pour résoudre cette question. En fait, il faut être expert de chacune des matières transportées pour régler cette question. Les utilisateurs (transporteurs) ne peuvent pas à eux seuls régler ces problèmes. Dans ce cas également, il y a nécessité de réfléchir d'avantage avant d'adopter la proposition du groupe de travail. Les exploitants de tunnels et les utilisateurs ont besoin de réponses claires et praticables.

Nous pensons que la seule issue est l'établissement de limites claires pour les tunnels qui tiennent compte des caractéristiques physico-chimiques des substances uniquement et de leur action dans un volume confiné. Ceci sera la manière de procéder la plus sûre et la plus simple. En fait si 1000 l de liquides inflammables sont impliqués dans un accident dans un tunnel, qui très souvent est un feu, peu importe si ces 1000 l sont en emballages ou en citernes.

Dernière phrase

On ne peut comprendre pour quelle raison la dernière phrase ne concerne que des citernes et conteneurs vides ou mi pleins. Qu'en est-il des emballages ? Veut-on transporter dans les tunnels plus de produit dans des emballages vides non nettoyés que dans des emballages pleins ? En effet, le transport d'emballages vides selon le 1.1.3.6 est permis dans des quantités illimitées. En d'autres termes, il est possible de dépasser les quantités mentionnées pour les catégories de transport 1 à 3 lorsque l'on transporte des emballages vides non nettoyés. Nous ne voyons aucune logique dans ces dispositions. Elles ont été introduites dans l'ADR de cette manière exclusivement dans le but d'exempter les conducteurs de l'obligation de subir une formation et de disposer d'un véhicule équipé. On ne peut pas s'y référer pour la question des tunnels.

C'est pourquoi, nous avons proposé un tableau au 8.6.3 ainsi qu'une procédure d'évaluation des risques dans notre proposition 3.

Propositions

Comme certaines délégations l'ont mentionné pendant la session de novembre du WP.15 le modèle OCDE/AIPCR se fonde sur le tableau 1.1.3.6.3 ADR. De plus, de manière étrange, il semble que le modèle ne permette pas de prendre en compte la possibilité d'interdire le passage de marchandises dangereuses dans les tunnels. Ceci n'est pas le fruit d'une analyse de risques et de l'application du modèle lui-même. L'élimination a priori de cette possibilité n'a rien à voir avec l'application de paramètres scientifiques dans un modèle mathématique. Il n'est en effet pas scientifique de prévoir les résultats d'un instrument de mesure avant de l'utiliser. En fait, les experts de l'OCDE/AIPCR se sont bornés à tenir compte de l'applicabilité de leur proposition.

Ainsi, comme ils l'indiquent au chapitre 4 dans la Description du système, ils ont défini le groupe E de la manière suivante :

« Groupe E Pas de marchandises dangereuses (sinon celles pour lesquelles aucun marquage n'est exigé sur les véhicules) ».

Ils ont en conséquence tenu compte du marginal 10 011 qui définit les limites à partir desquelles l'application de panneaux orange est obligatoire. En prenant cette option, ils ont desservi leur modèle car l'introduction arbitraire de limites se fondant sur un tableau dont le but n'est pas de garantir la sécurité des tunnels mais de libérer de certaines dispositions ne prend pas en compte les principes qui régissent l'utilisation du modèle lui-même.

Le modèle OCDE/AIPCR (modèle) que l'Autriche a proposé à la session de novembre du WP.15 dans le document TRANS/WP.15/2002/21 et les résultats du groupe de Feldkirch fait deux suppositions:

1. Le tableau 1.1.3.6.3 ADR se fonde réellement sur une analyse précise des dangers de chaque marchandise dangereuse.
2. La pondération des risques du tableau 1.1.3.6.3 s'applique également aux tunnels.

Comme conséquence, certaines délégations ont mentionné lors de la session de novembre que le résultat du tableau proposé par l'Autriche, dans de nombreux cas, est soit trop sévère soit trop tolérant.

Ceci aurait des conséquences sévères tant pour les utilisateurs du tunnel que pour la sécurité dans les tunnels en fonction du côté de la balance sur lequel une matière dangereuse donnée se trouve.

Afin d'éviter ces problèmes, certaines délégations ont proposé de changer le contenu du tableau (Norvège pour la classe 1).

Nous pensons également qu'il est nécessaire de changer le tableau.

Nous voyons quatre manières de procéder:

1. Nous n'introduisons pas de restrictions aux Etats dans le chapitre 1.9. En revanche, il serait possible d'introduire l'information nécessaire aux conducteurs et expéditeurs dans un nouveau chapitre 8.6 sous forme d'un tableau qui définit les cargaisons autorisées dans chaque catégorie de tunnel. Les intéressés devraient alors s'y conformer lorsque la signalisation d'un tunnel reprend les catégories contenues dans ce tableau.
2. Il nous faut ajouter une 6ème colonne au tableau du document autrichien. Cette colonne est dédiée aux tunnels dans lesquels le passage de marchandises dangereuses est totalement interdit (indépendamment du marquage du véhicule). Cette solution résoudrait les problèmes d'une tolérance excessive que le tableau semble donner dans certains cas. Cela

résoudrait certains problèmes de sécurité qui proviennent du modèle proposé.

3. Une autre mesure dont nous avons besoin est l'utilisation d'un autre tableau de référence que celui du 1.1.3.6 ADR. Cette nouvelle table devrait être mieux adaptée à la situation spéciale dans un tunnel.
4. Il faut introduire un texte qui ne décrit pas le modèle comme une règle absolue de laquelle on ne peut pas dévier mais comme une recommandation aux Parties Contractantes.
5. Il faut introduire une clause permettant d'envisager des dérogations aux règles.

Proposition 1

Introduction des dispositions concernant les groupes de cargaison dans un nouveau chapitre 8.6.

Cette solution permet d'éviter l'introduction de restrictions dans la sphère de compétence des Etats mais elle donne un signal suffisamment fort à ceux-ci dans le sens d'utiliser le modèle pour classer les tunnels routiers. De la même manière, cette solution permet d'informer les utilisateurs de l'existence de ces cargaisons et de ces catégories de tunnels.

Cette solution n'est cependant pas indépendante des autres propositions énumérées ci-après.

Le tableau proposé dans l'annexe 2 du rapport de groupe de Feldkirch dans l'INF 15 pourrait apparaître dans une section 8.6.3.

« 8.6.3 Groupes de cargaisons de marchandises dangereuses pour les tunnels routiers

Le tableau ci-après décrit les groupes de cargaisons de marchandises dangereuses qui sont autorisés à être transportées dans une même unité de transport dans les tunnels routiers. Lors du passage de tunnels routiers dûment signalisés, les conducteurs de marchandises dangereuses doivent veiller à respecter les cargaisons autorisées dans les tunnels concernés.

Tableau 8.6.3 Groupes de cargaisons de marchandises dangereuses pour les tunnels routiers

Class	Groupings (see NOTES 1 and 2)					
	A	B	C	D	E	[F]
1	Unrestricted	Restricted for <ul style="list-style-type: none"> Divisions 1.1, 1.2 and 1.5 above [1000] kg maximum permissible net mass of explosives and explosives belonging to compatibility groups A, K and L, above ADR section 8.6.2 threshold 	Restricted for <ul style="list-style-type: none"> Divisions 1.1, 1.2 and 1.5 above ADR section 8.6.2 threshold division 1.3 above [5000] kg maximum permissible net mass of explosives and explosives belonging to compatibility groups A, H, J, K and L above ADR section 8.6.2 threshold 	Restricted for <ul style="list-style-type: none"> Divisions 1.1, 1.2, 1.3 and 1.5 above ADR section 8.6.2 threshold explosives belonging to compatibility groups A, H, J, K and L above ADR section 8.6.2 threshold 	Restricted for <ul style="list-style-type: none"> goods of this class above ADR section 8.6.2 threshold 	[Forbidden]
2	Unrestricted	Restricted for <ul style="list-style-type: none"> flammable gases (classification codes F, TF and TFC) in tanks 	Restricted for <ul style="list-style-type: none"> loadings in grouping B and toxic gases (classification codes T, TC, TO and TOC) in tanks 	Restricted for <ul style="list-style-type: none"> loadings in grouping C and flammable and toxic gases (classification codes F, FC, T, TC, TF, TO, TFC and TOC) in packages above ADR section 8.6.2 threshold 	Restricted for <ul style="list-style-type: none"> goods of this class above ADR section 8.6.2 threshold 	[Forbidden]
3	Unrestricted	Restricted for <ul style="list-style-type: none"> classification code D : UN Nos 1204, 2059, 2059, 2059, 2059, 3064, 3343, 3357 above ADR section 8.6.2 threshold 	Restricted for <ul style="list-style-type: none"> loadings in grouping B PG I in tanks of classification code FC : Labels 3 + 8 and FTC: Labels 3 + 6.1 + 8 	Restricted for <ul style="list-style-type: none"> loadings in grouping C and PG I and II in tanks and classification code F2: UN No 3256 in tanks 	Restricted for <ul style="list-style-type: none"> goods of this class above ADR section 8.6.2 threshold 	[Forbidden]
4.1	Unrestricted	Restricted for classification code D, DT: UN Nos 1310, 1322, 1336, 1337, 1344, 1347, 1349, 1354, 1355, 1356, 1357, 1517, 2555, 2556, 2557, 2852, 2907, 3317, 3319, 3344, 3364, 3365, 3366, 3367, 3368, 3370, 3376, 1320, 1321, 1348, 1571, 3369 above ADR section 8.6.2 threshold <ul style="list-style-type: none"> self-reactive substances Type B [UN 3221, 3222, 3231 and 3232][with labels 4.1 + 1] above ADR section 8.6.2 threshold 	Restricted for <ul style="list-style-type: none"> loadings in grouping B 	Restricted for <ul style="list-style-type: none"> loadings in grouping C and self-reactive substances of Type C to F Un Nos 3223 to 3230 above ADR section 8.6.2 threshold [related substances to self-reactive substances above ADR section 8.6.2 threshold] 	Restricted for <ul style="list-style-type: none"> goods of this class above ADR section 8.6.2 threshold 	
4.2	Unrestricted	Restricted for <ul style="list-style-type: none"> PG I in tanks 	Restricted for <ul style="list-style-type: none"> loadings in grouping B 	Restricted for <ul style="list-style-type: none"> loadings in grouping C [PG II in bulk/tanks] 	Restricted for <ul style="list-style-type: none"> goods of this class above ADR section 8.6.2 threshold 	[Forbidden]

Class	Groupings (see NOTES 1 and 2)					
	A	B	C	D	E	[F]
4.3	Unrestricted	Restricted for <ul style="list-style-type: none"> PG I in tanks 	Restricted for <ul style="list-style-type: none"> loadings in grouping B 	Restricted for <ul style="list-style-type: none"> loadings in grouping C and [PG II in bulk/tanks] 	Restricted for <ul style="list-style-type: none"> goods of this class above ADR section 8.6.2 threshold 	[Forbidden]
5.1	Unrestricted	Restricted for <ul style="list-style-type: none"> PG I in tanks 	Restricted for <ul style="list-style-type: none"> loadings in grouping B 	Restricted for <ul style="list-style-type: none"> loadings in grouping C 	Restricted for <ul style="list-style-type: none"> goods of this class above ADR section 8.6.2 threshold 	[Forbidden]
5.2	Unrestricted	Restricted for <ul style="list-style-type: none"> Type B [UN Nos 3101, 3102, 3111 and 3112] above ADR section 8.6.2 threshold 	Restricted for <ul style="list-style-type: none"> loadings in grouping B 	Restricted for <ul style="list-style-type: none"> goods of this class above ADR section 8.6.2 threshold 	Restricted for <ul style="list-style-type: none"> goods of this class above ADR section 8.6.2 threshold 	[Forbidden]
6.1	Unrestricted	Unrestricted	Restricted for <ul style="list-style-type: none"> PG I in tanks of classification codes TF1: Labels 6.1 + 3 wich are not pesticides and TFC: Labels 6.1 + 3 + 8 	Restricted for <ul style="list-style-type: none"> loadings in grouping C PG I of classification codes TF2: pesticides wirh labels 6.1 + 3 and TW1: [liquids with labels 6.1 + 4.3] [UN No 3123] in tanks PG I of classification codes TF1: labels 6.1 + 3 wich are not pesticides and TFC: with labels 6.1 + 3 + 8 in packages above ADR section 8.6.2 threshold PG II in tanks of classification codes TF1, TF2: labels 6.1 + 3, , TFC: labels 6.1 + 3 + 8 and TW1: UN No 3123 	Restricted for <ul style="list-style-type: none"> goods of this class above ADR section 8.6.2 threshold 	[Forbidden]
6.2	Unrestricted	Unrestricted	Unrestricted	Unrestricted	Restricted for <ul style="list-style-type: none"> UN 2814 and 2900 above ADR section 8.6.2 threshold. 	[Forbidden]
7	Unrestricted	Unrestricted	Restricted for <ul style="list-style-type: none"> UN 2977 and 2978 	Restricted for <ul style="list-style-type: none"> loadings in grouping C 	Restricted for <ul style="list-style-type: none"> goods of this class above ADR section 8.6.2 threshold 	[Forbidden]

Class	Groupings (see NOTES 1 and 2)					
	A	B	C	D	E	[F]
8	Unrestricted	Unrestricted	Restricted for <ul style="list-style-type: none"> PG I of classification code CT1: liquids with labels 8 + 6.1 in tanks 	Restricted for <ul style="list-style-type: none"> loadings in grouping C and PG I in tanks of classification codes CF1: Labels 8 + 3, , CFT: [8 + 3 + 6.1][UN No 2029] and CW1 [liquids with labels 8 + 4.3][UN No 3094] PG I of classification code CT1: liquids with labels 8 + 6.1 in packages above ADR section 8.6.2 threshold 	Restricted for <ul style="list-style-type: none"> goods of this class above ADR section 8.6.2 threshold 	[Forbidden]
9	Unrestricted	Unrestricted	Unrestricted	Restricted for <ul style="list-style-type: none"> classification code M2 (UN 2315, 3151 and 3152) in tanks classification code M3 (UN 2211 and 3314) in bulk/tanks classification code M10 (UN 3258) 	Restricted for <ul style="list-style-type: none"> goods of this class above ADR section 8.6.2 threshold 	[Forbidden]

Les Parties Contractantes peuvent prévoir des dérogations aux critères de groupage des tunnels. »

[Remarque: Nous avons renoncé pour l'instant à traduire ce tableau en français.

Nous avons laissé ouverte la question du choix de l'information qui doit figurer dans le tableau (N° ONU, code de classification, étiquettes). Ceci doit encore être défini par le WP.15.

En revanche, nous nous référons à notre proposition 3 d'un tableau au 8.6.2 en lieu et place du 1.1.3.6, nous avons introduit un 6^{ème} colonne comme dans la proposition 2 ci-après interdisant les matières dangereuses dans les tunnels ainsi définis et une clause permettant de prévoir des dérogations comme dans la proposition 5.

La question du chargement mixte de différentes marchandises dangereuse et de la possibilité ou de l'impossibilité pour le transporteur de réaliser une évaluation des différents risques n'est cependant pas encore résolue par ce tableau.]

Proposition 2

La Suisse est d'avis que les tunnels actuellement réglementés dans la législation Suisse ne rentrent pas dans le modèle proposé. Ces tunnels apparaissent dans la législation suisse afin de permettre néanmoins sous certaines conditions le passage de certaines marchandises dangereuses, faute de quoi, il serait interdit de les traverser. Dans notre législation nous avons introduit néanmoins une certaine flexibilité tout en maintenant les risques à un niveau qui peut encore être contrôlé ou qui, pour le moins, n'augmente pas les conséquences dues à un incident. Il ne serait pas acceptable pour la Suisse de réduire le niveau de sécurité atteint à l'heure actuelle par la législation existante. L'addition du 6^{ème} groupe de tunnels dans lequel le passage de marchandises dangereuses est complètement interdit permettra de prendre en considération les conditions particulières de trafic et de sécurité réduite que le modèle apparemment ne veut pas intégrer.

Dans le cas où cette proposition serait acceptée, la proposition faite sous 5 doit de toute façon être retenue afin de continuer d'avoir la possibilité comme ceci est le cas aujourd'hui de permettre une certaine flexibilité et le passage d'une manière ou d'une autre de marchandises dangereuses à travers certains tunnels interdits au trafic de marchandises dangereuses.

Proposition 3

Nous avons déjà indiqué les problèmes qui découlent de la référence à la sous-section 1.1.3.6. Dans le but d'atteindre une solution internationale harmonisée, qui en même temps apporte une sécurité suffisante dans les tunnels, nous proposons de créer un nouveau tableau pour les tunnels basé sur les mêmes méthodes d'évaluation que la systématique du modèle OCDE/AIPCR.

Il nous faut obtenir un accord sur les quantités les plus restreintes qui peuvent passer dans les tunnels. Ce tableau pourra ensuite servir de base au système OCDE/AIPCR.

Proposition d'un tableau de référence

Tableau à utiliser en lieu et place du tableau 1.1.3.6 référencé dans le modèle OCDE/AIPCR

Nous proposons le tableau suivant comme base de discussion. Il doit être introduit dans l'ADR dans un nouveau paragraphe 8.6.2 comme référence au lieu du tableau 1.1.3.6 dans le tableau des tunnels.

« 8.6.2 Quantités maximales totales par unité de transport autorisées dans les tunnels

8.6.2.1 Where, in accordance with 1.9.3 (a), additional provisions concerning carriage of dangerous goods through road tunnels are applied, the Contracting Parties are invited to refer to the groupings of dangerous goods loadings as contained in the following table.

8.6.2.2 Tableau des quantités maximales totales par unité de transport dans les tunnels

Le tableau 8.6.2 ci-après doit être utilisé en conjonction avec le tableau 8.6.3. Il indique les quantités maximales totales autorisées par unité de transport pour le passage des tunnels routiers qui sont indiquées dans le tableau 8.6.3. Il permet d'évaluer les chargements autorisés en fonction du groupe de cargaison autorisé dans un tunnel tel que défini par le tableau 8.6.3

8.6.2.2 Tableau des quantités maximales totales par unité de transport dans les tunnels

Le tableau 8.6.2 ci-après doit être utilisé en conjonction avec le tableau 8.6.3. Il indique les quantités maximales totales autorisées par unité de transport pour le passage des tunnels routiers qui sont indiquées dans le tableau 8.6.3. Il permet d'évaluer les chargements autorisés en fonction du groupe de cargaison autorisé dans un tunnel tel que défini par le tableau 8.6

Quantités Étiquettes	0	20	50	100	150	300	1000	illimitée
1	1.1A à 1.1G, 1.1J, 1.1L, 1.2B à 1.2J, 1.2L, 1.3C, 1.3G à 1.3J, 1.3L,							
1.4	1.4C à 1.4G excepté Nos ONU 0407, 0448, 0479, 0480	1.4C Nos ONU 0407, 0448, 0479, 0480, 1.4D	1.4S					
1.4+6.1+8	X							
1.4+8	X							
1.5		1.5D						
1.6	1.6N							
1+6.1	1.1A No ONU 0224, 0143 1.1D Nos ONU 0143, 0076 1.3C No ONU 0077							
1+6.1+8	1.2G No ONU 0018, 1.3G No ONU 0019							
1+8	1.2G No ONU 0015, 1.3G No ONU 0016							
2.1			3F		1F, 2F, 4F, 5F, 6F			
2.2	UN 1043				4A No ONU 2073	3A, 5A, 6A	1A, 2A	
2.2+5.1			3O		5O		1O, 2O	
2.3					1T, 2T, 5T, 7T			
2.3+2.1					1TF, 2TF, 5TF, 7TF			
2.3+2.1+8					1TFC, 2TFC, 5TFC			
2.3+5.1					1TO, 2TO, 5TO			
2.3+5.1+8					1TOC, 2TOC, 5TOC			
2.3+8					1TC, 2TC, 4TC, 5TC			
3	D No ONU 3343, GE I (D et F1) D GE II Nos ONU 1204, 3064 F2 GE III No ONU 3256		GE II (F1 et D) excepté Nos ONU 1204 et 3063		PGIII Excepté 3256			
3+6.1	PGI et GE II				PGIII			
3+6.1+8	PGI, GE II							
3+8	GE I, GE II				FC PGIII			
4.1	GE I GE II : D : Nos ONU 2555 à 2557, 2907, 3376 SR1 :Nos ONU 3223, 3224, 3242 F2 No ONU 3176 GE III : F2 Nos ONU 2304, 3176 F3 No ONU 2448	SR1 Nos ONU 3225, 3226	PGII F3 Nos ONU 1309, 1323, 1326, 1333, 1339, 1341, 1343, 1352, 1358, 1437, 1871, 2989, 3089, 3178, 3181, 3182	a) GE II: D: Nos ONU 3319 et 3344 F1: Nos ONU 1325, 3175, 3270, 1345 GE III: F3 SR1 Nos ONU 3227 à 3330		GE III: F1 Nos ONU 1312, 1324, 1325, 1328, 1332, 1334, 1353, 2000, 2213, 2538, 2717, 1331, 1944, 1945, 2254, 2623 SR1 Nos ONU 2856, 3241, 3251		
4.1+6.1	GE I			GE II		GE III		
4.1+8				GE II		GE III		
4.1+1	X							
4.2	GE I			GE II		GE III		

Quantités Etiquettes	0	20	50	100	150	300	1000	illimitée
4.2+4.3	GE I				GE III			
4.2+6.1	GE I			GE II:		GE III		
4.2+8	GE I			GE II		GE III		
4.3	GE I GE II: W2 No ONU 1390, 2813, 3148 GE III: W2: Nos ONU 1403, 2813, 2968, 3148		GE II: W2: Nos ONU 1393, 1394, 1396, 1400, 1401, 1402, 1405, 1409, 1417, 2624, 2805, 2830, 2835, 3078, 3170, 3208 W3: No ONU 3292		GE III W2: Nos ONU 1396, 1398, 1405, 1435, 2844, 2950, 3170, 3208			
4.3+4	GE I + II							
4.3+4.2	GE I, GE II		WS GE III					
4.3+6.1	GE I, II et III Excepté UN 1408				UN 1408			
4.3+3	GE I et II							
4.3+3+8	X							
4.3+8	X							
5.1	GE I O1 No ONU 3139			PGII excepté No ONU 3139		PGIII		
5.1+6.1	GE I			PGII		PGIII		
5.1+6.1+8	X							
5.1+8	GE I			PGII		PGIII		
5.2	P1: Nos ONU 3103, 3104 P2 : Nos ONU UN 3113 à 3120	P1 Nos ONU 3105, 3106		P1: Nos ONU 3107 à 3110				
5.2+1	X							
6.1	GE I: T1 à T8 GE II: T5: No ONU 1687 T1: Nos ONU 1600, 2312			GE II excepté Nos ONU 1600, 1687, 2312		GE III		
6.1+4.1	X							
6.1+4.2	GE I No ONU 3124		GE II No ONU 3124					
6.1+4.3	X							
6.1+5.1	X							
6.1+3	GE I		GE II	GE III				
6.1+3+8	GE I		GE II					
6.1+8	PGI GE II : No ONU 3250			PGII excepté No ONU 3250				
6.2	UN 2819, 2900 Risques 3 et 4	UN 2819, 2900 Risque 2		UN 3291		UN 3373		
7 sans étiquette								Nos ONU 2908 à 2911
7X	X							
7X+7 ^e	X							
7X+8						X		

Quantités Etiquettes	0	20	50	100	150	300	1000	illimitée
7X+7E+8						X		
8	GE I GE II No ONU 2576		GE II C1 No ONU 2851 C2 1756, 2439	GE III C1 No ONU 1757 C2 No ONU 1740 PGII excepté Nos ONU 1756, 2439, 2576, 2851		PGIII excepté Nos ONU 1740, 1757		Nos ONU 2794, 2795, 2800, 3029
8+3	PGI		Matières N.A.S GE II CF1: Nos ONU 1715, 1724, 1747, 1767, 1816, 2218, 2502, 2789, 2826, 2920, 2986	Matières non N.A.S GE II CF1 Nos ONU 1604, 2051, 2248, 2258, 2264, 2357, 2619, 2685, 2686, 2734				
8+3+6.1	X							
8+4.1	PGI No ONU 2921			GE II No ONU 2921				
8+4.2	PGI			GE II				
8+4.3	X							
8+5.1	Matières N.A.S GE I et II		Matières non N.S.A. GE I et II					
8+5.1+6.1	X							
8+6.1	GE I: CT1		GE II : CT1: Nos ONU 2030, 1732, 1790, 2817 CT2: No ONU 1811	GE II : CT1: Nos ONU 1761, 2818, 2922 CT2: No ONU 2923 GE III: CT1: I Nos ONU 2817, 2030		GE III : CT1 : Nos ONU 1761, 2818, 2922		
9	GE II: Nos ONU 2212, 2590, 3258, 2315, 3151, 3152, GE III No ONU 3257		M3 Nos ONU 2211, 3314 M5 Nos ONU 2990, 3072 GE III M11 No ONU 1841	GE II M4 II Nos ONU 3090, 3091 GE III M5 No ONU 3268		PGII et GE III M 11 Nos ONU 2969, 3316, 1931, 1941, 1990, 3316 M 11 Nos ONU 3363, 3359		GE III: Nos ONU 3082, 3077, 3245 organismes génétiquem ent modifiés

a) GE III

F3 : Nos ONU 1325, 3175, 3270, 1345, 1309, 1313, 1314, 1318, 1330, 1338, 1346, 1350, 1869, 2001, 2687, 2714, 2715, 2858, 2878, 2989, 3089, 3178, 3181, 3182

Dans le tableau ci-dessus, par "quantité maximale totale par unité de transport", on entend :

- pour les objets, la masse brute en kilogrammes (pour les objets de la classe 1, la masse nette en kg de la matière explosible);
- pour les matières solides, les gaz liquéfiés, les gaz liquéfiés réfrigérés et les gaz dissous, la masse nette en kilogrammes;
- pour les matières liquides et les gaz comprimés, la contenance nominale du récipient (voir définition sous 1.2.1) en litres.
- Pour les objets autres que ceux de la classe 1 la masse brute des articles

Les quantités des différentes marchandises dangereuses (à l'exception des marchandises admises en quantités illimitées), contenues dans une unité de transport doivent être limitées de manière que «Q» ne soit pas supérieur à 1, «Q» étant calculé selon la formule suivante:

$$Q = \frac{n_1}{M_1} + \frac{n_2}{M_2} + \frac{n_3}{M_3} \dots$$

En l'espèce, n1, n2, etc. représentent les quantités des différentes marchandises dangereuses par unité de transport; M1, M2, etc. les quantités maximales portées en compte pour ces marchandises dangereuses. »

Explications

Si cette proposition est adoptée, alors la mention du 1.1.3.6 dans le tableau annexe 2 du document INF 15 que nous avons repris dans la section 8.6.3 tel que décrit plus haut, doit être changée par la référence à ce nouveau tableau.

Le tableau précédent résume les quantités maximales totales par unité de transport de chaque type de substance en fonction de leurs étiquettes (excepté pour les classes 1 et 2). Nous avons choisi les étiquettes comme moyen le plus précis pour définir le risque qui figure actuellement dans le document de transport. Les autres critères sont le groupe d'emballage et les nos ONU. Finalement le code de classification est une bonne aide pour définir les risques, cependant le désavantage de ceux-ci est qu'ils n'apparaissent pas dans le document de transport (sauf pour les classes 1 et 2). Il demeure cependant la manière la plus simple de définir le risque. Il faut cependant se rendre à l'évidence que les critères de l'ADR ne sont pas toujours adaptés aux risques que certaines matières présentent lorsqu'elles sont impliquées dans des accidents dans des tunnels. Certaines caractéristiques physiques et chimiques qui sont importantes pour le volume spécialement confiné représenté par un tunnel ne sont pas prises en compte par le modèle

général de classification de l'ADR. Ceci est l'une des raisons pour lesquelles le tableau ne peut pas être aussi simple que le tableau du 1.1.3.6.3. Cependant, l'utilisation du tableau 8.6.2 est assez simple. Il suffit de connaître les étiquettes, le groupe d'emballage et le N° ONU pour déterminer la quantité maximale autorisée dans un tunnel E. Les indications des codes de classification peuvent être éliminées dans le tableau final, le code de classification ne faisant pas partie de la documentation. Nous l'avons maintenu dans le but de clarté.

Proposition 4

Nous proposons de modifier dans le document TRANS/WP.15/2002/21 au 1.9.4 de la manière suivante :

“8.6.1 Where, in accordance with 1.9.3 (a), additional provisions concerning carriage of dangerous goods through road tunnels are applied, the Contracting Parties are invited to refer to the groupings of dangerous goods loadings as contained in the following table.”

Justification

Le texte proposé dans le document INF 15 sous le 1.9.4 ne peut pas aller au-delà du domaine d'application fixé au 1.9.2.

Proposition 5

Après le tableau 8.6.2 ajouter le texte suivant :

“Les Parties Contractantes peuvent prévoir des dérogations aux critères de groupage des tunnels.”

Il est en effet nécessaire de tenir compte des besoins de l'économie. Comme déjà mentionné, le tableau ne peut s'appliquer à chaque type particulier de configuration de tunnel ainsi qu'à chaque situation locale ou à chaque type de produit. Certains tunnels peuvent être classés comme interdits mais bénéficier de dérogations qui autorisent le passage de certaines quantités de certains produits dans des conditions définies par l'autorité locale. Tous les produits ne sont pas concernés. Uniquement les produits de première nécessité pour certaines zones localisées inaccessibles par d'autres moyens que la route.

Autres dispositions dont l'ADR a besoin pour harmoniser le passage des tunnels en Europe

Il faut admettre que les tunnels représentent un autre mode de transport (routes normales, trains, air, bateaux) et qu'ils doivent être traités comme tels. L'ADR prend à son compte cette constatation dans le chapitre 1.9. La même philosophie existe dans le Règlement type dans la clause 5 de son introduction pour le transport aérien où il est dit “For air transport more stringent requirements may occasionally apply”.

Pour ces motifs, il est nécessaire de considérer d'autres restrictions qui doivent être applicables lors du passage des tunnels.

De plus, nous pensons qu'en prenant compte des quantités données au tableau 8.6.2 ci-dessus, les mesures suivantes doivent être introduites dans l'ADR. :

1. Dispositions supplémentaires pour les tunnels
2. Documentation
3. Placardage et marquage des véhicules
4. Exigences relatives à la formation des conducteurs

1. Dispositions supplémentaires pour les tunnels

Proposition 6 : Dispositions supplémentaires pour les tunnels

Nous proposons d'ajouter les dispositions supplémentaires suivantes pour les tunnels dans un nouveau chapitre 8.6:

« 8.6.1 Transport de marchandises dangereuses dans les tunnels selon les exemptions du 1.1.3 et des chapitres 3.3 et 3.4 de l'ADR

8.6.1.1 Les marchandises dangereuses transportées dans les conditions d'exemption prévues aux 1.1.3.2 b) à g), 1.1.3.3 b), 1.1.3.4, 1.1.3.5, 1.1.3.6, ADR, chapitre 3.4, de même que les dispositions spéciales 119, 145, 188, 190, 191, 216, 238 b), 242, 283, 286, 287, 289, 291, 584, 592, 593, 594, 598, 599, 600, 601, 641, 647 du chapitre 3.3 de l'ADR, sont soumises aux mêmes restrictions de passage dans les tunnels, par unité de transport, selon le 8.6.2. que celles qui ne sont pas exemptées. La désignation des marchandises dans le document de transport doit être conforme aux prescriptions du 5.4.1.1 et comprendre les expressions pertinentes des 5.4.1.1.4 et 5.4.1.1.5.

8.6.1.2 Les gaz au sens du 1.1.3.2 a) ADR et le carburant au sens du 1.1.3.3 a) ADR, contenus dans les réservoirs des véhicules et servant à leur propulsion, ne sont pas soumis aux limitations prévues au 8.6.2.

8.6.1.3 Les gaz transportés dans les conditions d'exemption prévues au 1.1.3.2 b), e) et f) ADR dans des réservoirs à pression ou à carburant, dont la capacité est supérieure à 450 l, sont soumis aux mêmes restrictions de passage du 8.6.2 que les citernes transportables.

8.6.1.4 Transport de marchandises selon les exemptions du 1.1.3.1 ADR
Les marchandises dangereuses transportées dans les conditions d'exemption prévues au 1.1.3.1, paragraphes a), b), c) et d), sont soumises aux mêmes restrictions de passage par unité de transport dans les tunnels du 8.6.2 que les marchandises non exemptées. »

Justification

Si l'on tient compte des risques intrinsèques des substances et des conséquences dans des accidents dans les tunnels, la manière d'emballer, petits emballages par exemple, ou l'utilisation des produits, dans l'alimentation ou pour l'industrie pharmaceutique, ne change pas les conséquences d'un accident. Les dérogations dans les chapitres 3.3 et 3.4 peuvent être

supportables pour les routes normales. Ceci n'est plus le cas dans les tunnels. De plus, les dérogations se fondent sur les bases qui ne tiennent compte que de l'utilisation des produits, boissons alcoolisées par exemple, et ne sont pas justifiées scientifiquement. Elles furent introduites pour d'autres raisons que la sécurité. Elles devraient également faire l'objet d'une analyse selon le modèle OCDE/PIARC. Les dérogation actuellement en vigueur court-circuitent le modèle en question ce qui est contraire à la sécurité recherchée dans les tunnels. Pour cette raison, les marchandises dangereuses transportées dans les tunnels ne peuvent pas bénéficier des mêmes dérogations que les routes normales.

Proposition 7 : Document de transport

Transport selon le chapitre 3.4

Pour le transport selon le chapitre 3.4 dans les tunnels modifier le paragraphe 5.4.1.1.4 comme suit:

« 5.4.1.1.4 *Dispositions particulières relatives aux marchandises dangereuses emballées en quantités limitées*

5.4.1.1.4.1 Pour le transport de marchandises dangereuses emballées en quantités limitées selon le chapitre 3.4, aucune indication n'est requise dans le document de transport, s'il y en a un.

5.4.1.1.4.2 Pour les transports selon 1.1.3.4.2, le document de transport doit porter la mention suivante: "**Transport selon 1.1.3.4.2 et le chapitre 8.6**". »

Transports selon le chapitre 3.3

Pour les transports selon le chapitre 3.3 dans les tunnels, ajouter un nouveau paragraphe 5.4.1.1.5 comme suit:

5.4.1.1.5 *Dispositions particulières relatives pour le passage des tunnels avec des marchandises dangereuses transportées selon le chapitre 3.3*

Pour le transport à travers les tunnels selon le 1.1.3.4.1, le document de transport doit porter la mention suivante: "**Transport selon 1.1.3.4.1 et le chapitre 8.6**". »

Re-numéroter les paragraphes suivants de l'ADR.

Pour toutes les autres marchandises dangereuses, il faut également fournir l'information nécessaire et l'indiquer au chapitre 5.4.1. en ajoutant le paragraphe suivant:

“5.4.1.1.17 *Information exigée selon le chapitre 8.6*

Pour les transports selon le chapitre 8.6, autres que ceux selon les 1.1.3.4.1 et 1.1.3.4.2, le document de transport doit porter la mention suivante: "**Transport selon le chapitre 8.6**".”

Justification

En ajoutant l'information mentionnée ci-dessus, on permet une compréhension rapide de la part des exploitants de tunnels et des organes de contrôle de la documentation. On accélérera de la sorte les vérifications nécessaires. Ces dispositions seront également en accord avec la manière de procéder avec les exemptions dans l'ADR, par exemple avec les exemptions aux 5.4.1.1.7 à 5.4.1.1.10. Il est également nécessaire de disposer de cette information pour des raisons de sécurité afin de permettre la gestion efficace et en sécurité du trafic dans les tunnels. Le propriétaire, l'opérateur ou gestionnaire du tunnel a besoin de contrôler à chaque instant les matières dangereuses présentes dans son tunnel afin d'avoir la réaction juste en cas d'incident ou d'accident ou dans le cas où la densité du trafic exige de prendre des mesures appropriées. Ceci ne peut être atteint sans un document de transport et une information claire dans celui-ci.

Proposition 8. Placardage et marquage des véhicules

Nous proposons d'introduire ceci dans le chapitre 5.3.

“5.3.1.7 Placardage des véhicules pour les tunnels

Les unités de transport transportant des marchandises dangereuses à travers des tunnels dont le passage est réglementé conformément aux 8.6.1 doivent porter des panneaux orange conformément au 5.3.2.

Amendements de conséquence :

Après le premier paragraphe au 1.1.3.6.2,

ajouter «sauf 5.3.1.7» après “Chapitre 5.3;” au premier tiret;
Ajouter «Chapitre 8.6» après «...chapitre 8.5;» au 5 tiret

Dans le but d'identifier les véhicules transportant des marchandises dangereuses lors du passage de tunnels, nous sommes d'avis que la manière la plus simple est de marquer tous les véhicules indépendamment de la quantité transportée et du type de dérogation appliquée (chapitre 3.3, 3.4, 1.1.3.6 ou transports normaux). Ceci simplifiera de manière importante le travail du transporteur, du gestionnaire du tunnel et des organes de contrôle. En ajoutant l'information dans le document de transport, comme proposé, on clarifiera la situation en cas de contrôle ce qui accélérera ceux-ci.

Si l'on adopte les propositions, il n'y a pas besoin d'un marquage supplémentaire des véhicules. Toutes les marchandises dangereuses, indépendamment du type de transport (chapitre 3.3, 3.4 ou normal) seront traitées de manière identique dans les tunnels. Dans le cas d'un contrôle, l'information dans le document de transport explique les raisons de l'absence de certains équipements, certificats de formation, ou instructions pour le conducteur. Les phrases correspondantes aux exigées au 5.4.1.1.4.2, 5.4.1.1.5 et 5.4.1.1.17 expliqueront les motifs de ces “manquements”.

Si cette solution n'est pas adoptée, il faudrait alors imaginer la manière de distinguer entre véhicules qui transportent selon le chap. 3.3, 3.4 ou 1.1.3.6, ce qui rendrait nos

prescriptions inapplicables pour les tunnels et réduiraient la sécurité dans ceux-ci de manière inacceptable.

Proposition 9. Exigences relatives à la formation des conducteurs

Nous pensons que tous les conducteurs transportant des marchandises dans les tunnels doivent suivre une formation conformément au chapitre 8.2. Cette formation doit s'appliquer indépendamment de la masse du véhicule comme le WP.15 l'a déjà adopté à sa session de mai 2003.

Nous proposons d'ajouter le texte suivant sous 8.2.1.10.

“8.2.1.10 Formation pour conducteurs traversant des tunnels réglementés

Indépendamment de la masse maximale du véhicule, les conducteurs de véhicules transportant des marchandises dangereuses à travers les tunnels réglementés doivent suivre un cours de formation conformément au 8.2.2.”

Justification

Cette mesure permet de garantir un comportement de la part du conducteur dans les tunnels adapté aux circonstances et en fonction des marchandises dangereuses transportées. Les statistiques démontrent que les conducteurs formés selon l'ADR sont moins l'objet d'accidents que les autres conducteurs. Ceci est en faveur de la sécurité dans les tunnels routiers.

Justification

La sécurité dans les tunnels doit prévaloir à tout autre considération. En choisissant un tableau commun pour tous les tunnels basé sur une évaluation des dangers potentiels dans les tunnels et en utilisant le modèle QRE issu du rapport de l'OCDE/AIPCR nous permettons une transposition du modèle dans tous les pays. Chaque autorité doit cependant être en position de continuer à prévoir des dérogations nationales si cela s'avère nécessaire. Les propositions supplémentaires que nous proposons faciliteront le travail de tous les intervenants et seront avantageuses non seulement pour la sécurité des tunnels mais également sur les autres tronçons de route.

Implications en matière de sécurité

Les implications pour la sécurité ont déjà été mentionnées. Des conducteurs mieux formés, des documents de transport clairs sont des facteurs qui augmentent la sécurité tant dans les tunnels qu'à l'extérieur.

Un système harmonisé de groupage des marchandises dangereuses facilitera la compréhension des règles dans les tunnels ce qui est également un élément de sécurité.

Faisabilité

Les propositions faites ne sont pas plus compliquées à utiliser que d'autres dispositions déjà existantes dans la réglementation.

Pour ceux qui transitent dans les tunnels les autres dispositions dérogatoires existant dans l'ADR disparaissent de fait. Ceci est une simplification de la réglementation. Seules doivent être observées les dispositions spécifiques aux tunnels et celles de l'ADR.

Les nouvelles dispositions relatives à la documentation et la formation ne sont pas plus difficiles à appliquer que celles existant déjà dans l'ADR.

Mise en application

Les Etats doivent prévoir une signalisation appropriée de leurs tunnels. Il n'y pas d'autres difficultés de mise en application.
